

# Dziennik Zarządzeń

## Polskich Kolei Państwowych

Warszawa, 1 czerwca 1950 r. | Nr 3 | Poz. 22—32

TREŚĆ:



## DZIAŁ OGÓLNY.

### 22

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 14 czerwca 1950 r. o ustaleniu wytycznych klasyfikowania jednostek wykonawczych służby ruchu i służby handlowej.**

Niniejszym zarządza się:

**§ 1. Postanowienia ogólne.**

1. Zaszeregowanie jednostek wykonawczych służby ruchu i handlowej do poszczególnych klas dokonuje się przez zastosowanie przeliczenia na jednostki klasyfikacyjne czasu pracy, wykonanej przez jednostki wykonawcze w ciągu jednego dnia w poszczególnych gałęziach pracy jednej i drugiej służby lub ilości np. ilość pociągów przepuszczonych (wyprawionych, przyjętych), ilość wagonów w obrocie itp. Przyjmuje się, że jednostką klasyfikacyjną dla oceny pracy w służbie ruchu w ogólności i handlowej na stacjach o połączonych czynnościach ruchowo - handlowych, gdzie nie ma samodzielnych wykonawczych jednostek handlowych, jest 0,5 godziny czasu zużywanego na wykonanie wszystkich czynności, zachodzących w pracy przepuszczania pociągu na linii jednotorowej przez stację pośrednią o ręcznym przestawianiu zwrotnic, niewyposażoną w urządzenia techniczne zabezpieczające ruch pociągów.

2. W dążności do najbardziej sprawiedliwej oceny pracy ruchowej lub handlowej oraz mając na względzie różne natężenia pracy w poszczególnych miesiącach, należy ustalić średnio dzienne dane wypośrodkowane przez zsumowanie poszczególnych wyników przyjętych jako składowe do klasyfikowania za 4 miesiące charakteryzujące przeciętne natężenie pracy a mianowicie za miesiące luty, maj, sierpień i listopad. Zsumowane poszczególne wyniki pra-

cy w tych 4-ch miesiącach należy podzielić przez 120 (t. zn. 4 x 30) a otrzymane ilorazy przewartościować na jednostki klasyfikacyjne i następnie dodać do siebie. Jeżeli liczba wyrażająca sumę dodanych jednostek klasyfikacyjnych (ruchowych, handlowych itd.) zawierać będzie ułamek wynoszący 0,5 i więcej, to należy ją zaokrąglić wzwyż do pełnej jednostki; ułamków poniżej 0,5 nie bierze się pod uwagę.

§ 2. **Zasady klasyfikacji pracy ruchowej.**

1. W ocenie pracy ruchowej należy mieć na uwadze w poszczególnych przypadkach urządzenia stacyjne i specyficzne lokalne warunki wpływające lub mogące mieć wpływ na stopień oceny pracy stacji, jak:

1) blokadę stacyjną i ześrodkowane (centralne) ustawianie zwrotnic;

2) blokadę liniową;

3) górki rozrządowe i inne urządzenia przyśpieszające rozrząd (przetoki);

4)zwiększone czynności stacji węzłowej w porównaniu z czynnościami stacji pośredniej, której praca przyjęta jest jako podstawa jednostki klasyfikacyjnej; zwiększona praca stacji węzłowej przejawia się w większej czujności przy ustawianiu jezdni, w trosce o dostawę parowozów i drużyn konduktorskich, w teletechnicznym zbieraniu wykazów sytuacyjnych z odcinków, w trosce o wykonanie dyspozycji wagonowej, w większej ilości wypisywanych rozkazów i zezwoleń na jazdę wózkiem lub drezyną itp.;

5) właściwości reprezentacyjne stacji, które zachodzą wówczas, gdy dana stacja jest w siedzibie wojewódzkiej lub powiatowej rady narodowej, dyrekcji okręgowej kolei państwowych, władz portowo - morskich itp., gdy jest stacją graniczną Państwa, lub położoną w wybitniejszej miejscowości kuracyjnej;

6) wyższe znaczenie administracyjne stacji z uwagi na dużą ilość zatrudnionego personelu.

2. Właściwości wymienione w ust. 1 pkt.1), 2) i 3) wpływają na ustalenie odpowiedniej wielkości miernika dla danej kategorii pracy, właściwości zaś wymienione w ust. 1 pkt. 4), 5) i 6) powodują procentowe zwiększenie ilości klasyfikacyjnych jednostek ruchowych.

3. Jak wyżej nadmieniono, klasyfikowanie całokształtu pracy ruchowej stacji oparte jest na przewartościowaniu na jednostki klasyfikacyjne średnio dziennych wyników ilościowych lub czasów pracy jako składowych przyjętych do oceny stopnia klasyfikacyjnego stacji.

4. Przyjętymi składowymi w relacjach dziennych wypośrodkowanych z wyników za 4 miesiące, są:

1) ilość przepuszczonych, wyprawionych i przyjętych pociągów lub drezyn na prawach pociągów z uwzględnieniem podziału na rodzaj linii (jedno lub dwutorowe), ich charakter (bloki liniowe) i rodzaj wyposażenia technicznego stacji np. blokada stacyjna;

2) ilość godzin pracy manewrowej, łącznie z pracą parowozów pociągowych (z wliczeniem czasu obsługi bocznic stacyjnych, parowozowni, elektrowni, warsztatów, nasycalni itp., obsługi służby drogowej, zasobów, elektrotechnicznej itp. oraz czasu zużywanego na przestawianie parowozem manewrowym pociągów zdawczych z parku do parku, o ile nie są prowadzone na podstawie raportów z jazdy);

3) ilość wagonów osobowych i towarowych ujęta w obrocie wagonów;

4) ilość parowozów odczepionych, doczepionych lub zmienionych przy pociągach;

5) ilość nadanych lub przyjętych telegramów kolejowych, państwowych lub prywatnych, przeliczonych na telegramy 10-słowne bez wliczania telegramów pociągowych, które są już uwzględnione w jednostkach klasyfikacyjnych — pociągowych podanych niżej w ust. 6. pkt-y 1) — 6);

6) ilość personelu przyznanego normowaniem;

5. Przy przeliczeniu wymienionych wyżej w ust. 4 składowych jako typowych czynności na jednostki klasyfikacyjne zachodzą w poszczególnych rodzajach pracy różne warunki i stosunki powodowane różnorakim wyposażeniem technicznym stacji i przyległych odcinków.

6. W stosunku do jednej jednostki klasyfikacyjnej określonej w § 1 ust. 1 i równającej się 0,5 godz. pracy, liczy się:

1) przepuszczenie, przyjęcie i wyprawienie jednego pociągu na linii jednotorowej przez stację mającą urządzenia zabezpieczające ruch pociągów z ręcznym nastawianiem zwrotnic . . . 0,90 jedn.

2) przepuszczenie, przyjęcie i wyprawienie jednego pociągu na linii jednotorowej przez stację mającą urządzenia zabezpieczające ruch pociągów z ześrodkowanym (centralnym) nastawieniem zwrotnic . . . . . . . . . . . . . . , , , 0,80 jedn.

3) przepuszczenie, przyjęcie i wyprawienie jednego pociągu na linii dwutorowej przez stację mającą urządzenia zabezpieczające ruch pociągów z ręcznym nastawieniem zwrotnic . . . . 0,70 jedn.

4) przepuszczenie, przyjęcie i wyprawienie jednego pociągu na linii dwutorowej przez stację mającą urządzenia zabezpieczające ruch pociągów z ześrodkowanym (centralnym) nastawianiem i ryglowaniem zwrotnic . . . . . . . . 0,60 jedn.

5) przepuszczenie, przyjęcie i wyprawienie jednego pociągu przez stację mającą urządzenia techniczne z ześrodkowanym nastawianiem zwrotnic ryglowanych na linii dwutorowej, nieblokowanej . . , . . . . . . . . . . . . . 0,50 jedn.

6) przepuszczenie, przyjęcie i wyprawienie jednego pociągu przez stację na linii dwutorowej blokowanej . . . . . . . . . . . . . 0,40 jedn.

U w a g a: W przypadkach zakończenia lub rozpoczęcia biegu pociągu na stacji, liczy się tylko połowę wielkości jednostki ustalonej w punktach od 1) do 6) niniejszego ustępu.

7) pół godziny przetaczania parowozem manewrowym:

a) na stacji, na której nie ma czynnej górki rozrządowej . . . . . . . . . . 1,00 jedn.

b) na stacji, na której jest czynna górka rozrządowa . . . . . . . . . . 0,25 jedn.

8) pół godziny przetaczania parowozem pociągowym . . . . . . . . . . . . . . . 1,00 jedn.

9) odczepienie lub doczepienie 4-ch parowozów lub zmiana parowozów przy dwu pociągach przechodzących . . . . . . . . . . . 1,00 jedn.

10) nadanie lub przyjęcie 10 telegramów 10-słownych 1,00 jedn.

11) z ilości obrotu wagonów:

a) na stacjach pośrednich oprócz rozrządowych — na każde 15 wagonów . . . 1,00 jedn.

b) na stacjach węzłowych i rozrządowych przy dziennym obrocie wagonów:

do 1000 wagonów obrotu na każde 40 wagonów . . . . . . . . . . . . . 1,00 jedn.

ponad 1000 do 1500 wagonów obrotu na każde 50 wagonów . . . . . . . 1,00 jedn.

ponad 1500 do 2000 i wyżej — na każde 60 wagonów . . . . . . . . . . 1.00 jedn.

12) pracę przy wydawaniu deputatu opałowego, inwentarza, odzieży służbowej, materiałów itp. (z uwzględnieniem pracy biurowej w sekretariacie, biurze wagonowym) na każdych trzech pracowników normowanych na stacji . . . . . . 1,00 jedn.

7. Specjalne warunki i okoliczności powodują procentowe zwiększenie ruchowych jednostek klasyfikacyjnych, obliczonych na podstawie przeliczenia typowych elementów klasyfikacyjnych. **Z sumy tych jednostek należy obliczyć dla każdej okoliczności oddzielnie odpowiednio uznany procent podany niżej i procenty te, wziąwszy razem, dodać do tej ilości jednostek, która była podstawą obliczenia procentu.** W ten sposób powstanie ogólna ilość jednostek wynikających z pracy służby ruchu, klasyfikująca stację (pracę ruchową) do danej grupy kwalifikacyjnej względnie klasy.

8. W razie łącznego klasyfikowania służby ruchu i służby handlowej tj. na stacji o małych obrotach handlowych, gdzie nie ma samodzielnych wykonawczych jednostek handlowych, jednostki uzyskane z pracy służby ruchu po ewent. procentowym zwiększeniu ich należy uzupełnić jednostkami uzyskanymi z pracy służby handlowej i dopiero wtedy uzyska się ogólną ilość jednostek klasyfikacyjnych, na podstawie których nastąpi zaszeregowanie stacji do odpowiedniej klasy.

9. 1) Procentowe zwiększenie jednostek ruchowych klasyfikacyjnych wynosi:

a) w przypadku przyznania stacji właściwości reprezentacyjnych od 10 do 25%.

b) w przypadku przyznania stacji wyższego znaczenia administracyjnego, co winno nastąpić wówczas, gdy stacja zatrudnia ponad 200 pracowników . . . . . . . . 10%

2) W przypadku odgałęzienia się linii ze stacji a tym samym zwiększenia pracy stacji należy na każdy odgałęziający się kierunek ponad dwa zasadnicze zwiększyć otrzymaną ilość jednostek pociągowych o 10%.

10. Do stacji I klasy z naczelnikami na czele zalicza się stacje osiągające ponad 700 jednostek klasyfikacyjnych lub stacje mające wybitny charakter reprezentacyjny. Do stacji I klasy z zawiadowcami na czele — stacje osiągające ponad 360 jednostek klasyfikacyjnych, do stacji II klasy —stacje osiągające od 121 — 360 jednostek klasyfikacyjnych, do stacji III kl. — stacje osiągające od 61 — 120 jednostek klasyfikacyjnych i do stacji IV klasy — stacje o mniej niż 61 jednostek klasyfikacyjnych.

### § 3. Zasady klasyfikacji pracy handlowej.

1. Zaszeregowanie ekspedycji kolejowej, kasy stacyjnej i ajencji celnej do odpowiedniej klasy przeprowadza się na podstawie ilości faktycznie wypracowanych jednostek pracy przez daną ekspedycję kolejową, kasę stacyjną i ajencję celną. Jednostki pracy w służbie handlowej ustala się według zasad i na podstawie mierników obowiązujących przy premiowaniu pracowników za zdolność do pracy w służbie handlowej (przepisy wykonawcze z dnia 27 maja 1949 r. Nr HP. VI.-III/75/49 do premii handlowej).

2. 1) Do I. klasy zalicza się:

a) ekspedycje kolejowe wypracowujące przeciętnie ponad 15.000 jednostek pracy dziennie,

b) kasy stacyjne wypracowujące przeciętnie ponad 1.500 jednostek pracy dziennie,

c) ajencje celne wypracowujące przeciętnie ponad 4.500 jednostek pracy dziennie.

2) Do II. klasy zalicza się:

a) ekspedycje kolejowe wypracowujące przeciętnie ponad 7.500 jednostek pracy dziennie,

b) kasy stacyjne wypracowujące przeciętnie ponad 750 jednostek pracy dziennie,

c) ajencje celne wypracowujące przeciętnie ponad 2.400 jednostek pracy dziennie.

3) Do III. klasy zalicza się:

a) ekspedycje kolejowe (z kasjerem towarowym na czele) wypracowujące przeciętnie 7.500 i mniej jednostek pracy dziennie,

b) kasy stacyjne (z kasjerem stacyjnym na czele) wypracowujące przeciętnie 750 i mniej jednostek pracy dziennie,

c) ajencje celne (z deklarantem celnym na czele) wypracowujące przeciętnie 2.400 i mniej jednostek pracy dziennie.

3. Dopuszczalne są odchylenia od powyższych mierników klasyfikacyjnych w uwzględnieniu specyficznych warunków pracy danej komórki organizacyjnej. Może zatem pewna komórka być zaliczona do klasy niższej niż to wynika z ilości wypracowanych przez nią jednostek pracy lub do klasy wyższej, pomimo niewypracowania przez nią wymaganej ilości jednostek. Każde takie odchylenie od zasad klasyfiakcji musi mieć odpowiednie uzasadnienie.

**§ 4. Zasady klasyfikacji pracy handlowej na stacjach o połączonych czynnościach ruchowo - handlowych.**

1. Pracę handlową na stacjach o połączonych czynnościach ruchowo - handlowych ocenia się na podstawie jednostek pracy w służbie handlowej.

Jednostki te ustala się według zasad i na podstawie mierników, obowiązujących przy premiowaniu pracowników za wydajność pracy w służbie handlowej — w myśl przepisów wykonawczych z dnia 27 maja 1949 r. Nr H. P. VI-III/75/49 do zarządzenia Ministra Komunikacji Nr Pers. 2/422/50/48 z dn. 14 maja 1948 r. w sprawie premii za wydajność pracy w służbie handlowej.

2. Posiadając wymagane średniodzienne ilości dokonvwanych prac i ich czasowe mierniki należy każdą poszczególną ilość danej czynności pomnożyć przez miernik a tym samym zamienić na czas. Otrzymany iloczyn należy podzielić przez jednostkę klasyfikacyjną tj. 30 minut, aby otrzymać pewną ilość jednostek przypadającą na daną czynność.

Po zsumowaniu wszystkich jednostek wynikających z poszczególnych czynności otrzyma się ogólną ilość jednostek klasyfikacyjnych. Ułamek jednostki wynoszący 0,5 i więcej należy liczyć jako pełną jednostkę, ułamków poniżej 0,5 jednostki nie bierze się pod uwagę.

3. Jednostki klasyfikacyjne uzyskane za wykonane czynności handlowe łączy się z jednostkami klasyfikacyjnymi pracy ruchowej stacji, która pod względem przyznania jej odpowiedniej klasy oceniana jest łącznie z pracą handlową.

4. Granice jednostek klasyfikacyjnych między poszczególnymi klasami stacyj nie mogą być sztywne; mogą bowiem być przypadki, iż zależnie od specyficznych okoliczności zachodzących w odniesieniu do pewnej jednostki służbowej, jednostka ta będzie zaliczona do klasy niższej niż to wynika z ilości posiadanych przez nią jednostek klasyfikacyjnych lub do klasy wyższej, pomimo niepełnej ilości jednostek klasyfikacyjnych. W takich przypadkach należy sprawę oceniać indywidualnie w odniesieniu do stacji w zależności od tego, jaki rodzaj czynności względnie pracy spowodował zwiększenie ilości jednostek, a przede wszystkim, czy nadwyżka jednostek jest natury ruchowej, czy też handlowej, gdyż praca ruchowa mająca związek z bezpieczeństwem ruchu pociągów powinna w tych przypadkach majoryzować pracę handlową, mimo to, że ta ostatnia w istocie swej jest przodującym czynnikiem utrzymania kolei.

**§ 5. Terminy składania wniosków reklasyfikacyjnych.**

1. Na podstawie podanych w niniejszym zarządzeniu zasad i mierników pracy Dyrekcje Okręgowe przeprowadzą badania pracy wszystkich stacji k. p. i jednostek wykonawczych służby handlowej po raz pierwszy w bieżącym roku a następnie co trzy lata w terminie do 31 grudnia i przedstawią wnioski reklasyfikacyjne DGKP do zatwierdzenia osobno dla każdego oddziału ruchowo - handlowego według załączonych wzorów.

2. Składanie osobnych wniosków do Dyrekcji Generalnej K. P. o przeniesienie stacji do wyższej klasy jest dopuszczalne tylko w przypadkach co najmniej dwukrotnego zwiększenia się pracy stacji w stosunku do okresu poprzedniego.

**§ 6.**

1. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

2. Równocześnie na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) uchyla się okólnik Ministra Komunikacji z dnia 2 listopada 1948 r. w sprawie ustalenia wytycznych klasyfikowania jednostek wykonawczych służby ruchu i handlowo - taryfowej (Dz. Urz. M. K. Nr 18, poz. 346).

Nr Or. 2b-09/2/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych: w. z.

**M. Pietrzyk.**

Załączniki do zarządzenia Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 8 maja 1950 r. (poz. 22).

Wzory wniosków reklasyfikacyjnych (do § 5 ust. 1).

**D.O.K.P. w** ..............................

**Wzór Nr 1.**

**Oddział Ruchowo-Handlowy**

**w** ..............................

Dane do klasyfikowania jednostek wykonawczych służby ruchu i handlowej na stacjach o połączonych czynnościach ruchowo - handlowych.

| Nr porządkowy | Nazwa stacji (w porządku alfabetycznym) | Dotychczasowa klasa w/g zarządzenia Dyrektora Generalnego K. P. | | | | Ilość dziennych jednostek pracy według mierników | | | | | | | | | | | | | | ilość kierunków | ilość normowanego personelu | | | | wyszczególnienie właściwości reprezentacyjnych | Wniosek DOKP. co do zakwalifikowania stacji do klasy | decyzja Dyrekcji Gen. K. P. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | ruchowych | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | zwiększenie ilości jednostek z tytułu: | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | stacji | ekspedycji | kasy stacyjnej | ajencji celnej | pociągowe § 2 ust. 6 pkt. 1—6 | manewrowe § 2 ust. 6 pkt. 7—8 | zmiana parowozów § 2 ust. 6 pkt. 9 | praca telegraficzna § 2 ust. 6 pkt. 10 | obrót wagonów § 2 ust. 6 pkt. 11 | Razem | właściwości reprezentac. § 2 ust. 9 pkt. 1a) | wyższego znaczenia administr. § 2 ust. 9 pkt. 1b) | ilości odgałęzień ponad 2 kier. zasadnicze § 2 ust. 9 pkt. 2) | Razem | ogółem jednostek ruchowych: rubr 12 + 16. | handlowych § 4 ust. 1 i 2 | administracyjnych § 2 ust. 6 pkt. 12) | ogółem wszystkich jednostek klasyfikacyjnych: rubr. 17+18+19 | | służby ruchu | służby handlowej | innych służb | Razem | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**D.O.K.P. w** .......................................................

**Wzór Nr 2.**

**Oddział Ruchowo-Handlowy**

**w** .......................................................

Dane do klasyfikowania jednostek wykonawczych służby handlowej.

| Nr porządkowy | Nazwa stacji (w porządku alfabetycznym) | Dotychcasowa klasa w/g zarządzenia Dyrektora Generalnego K.P. | | | | Ilość faktycznie wypracowanych jednostek pracy przez daną komórkę handlową | Ilość pracowników w danej komórce handlowej: normowanych / zatrudnionych | Wniosek D.O.K.P. co do zaklasyfikowania danej komórki handlowej do klasy | Uzasadnienie wniosku D.O.K.P. | Decyzja Dyr. Gen. K. P. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | stacji | ekspedycji | kasy stacyjnej | ajencji celnej | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| | | | | | | | | | | |

## 23

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 3 maja 1950 r. o zatwierdzeniu „Warunków technicznych dostawy i odbioru materiałów malarskich używanych na PKP — (Nr Z. 229)".**

Niniejszym zatwierdza się „Warunki techniczne dostawy i odbioru materiałów malarskich używanych na PKP — (Nr Z. 229)", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. — Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) uchyla się moc obowiązującą Polskich Norm Komunikacyjnych na: 1. barwiny olejne $= \frac{\text{PNK}}{\text{Zo—100}}$, 2.emalie $= \frac{\text{PNK}}{\text{Zo—101}}$, 3. lakiery $= \frac{\text{PNK}}{\text{Zo—102}}$ oraz 4. sykatywę, kit i masę zacierową $= \frac{\text{PNK}}{\text{Zo—103}}$, wprowadzone jako obowiązujące na PKP okólnikiem Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 stycznia 1939 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 6, poz. 24).

Nr M. 12-31/3/50

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

**Inż. A. Bader.**

## 24

**Komunikat Biura Kadr Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych o ogłoszeniu listy pracowników zwolnionych i wydalonych ze służby na wnioski komisji weryfikacyjnych.**

Stosownie do § 35 ust. 5 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 1 sierpnia 1947 r. o organizacji i zakresie działania komsji weryfikacyjnych na PKP (Dz. Urz. M. K. Nr 8, poz. 156) zmienionego zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 22 października 1949 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 14, poz. 356) Biuro Kadr DGKP ogłasza listę pracowników zwolnionych i wydalonych ze służby na wnioski komisji weryfikacyjnych:

**I. Zwolnieni ze służby.**

1) Fudala Wojciech, nadzorca przewodów II kl. z DOKP w Katowicach,

2) Michałowy Karol, kasjer towarowy z DOKP w Katowicach,

3) Zieliński Józef, rewident wagonów II kl. z DOKP w Łodzi,

4) Teinert Idzi, starszy adiunkt k. p. z DOKP w Poznaniu,

5) mgr. Myrosz Roman, kierownik działu z DOKP w Szczecinie,

6) Henke Alfred, asystent k. p. z DOKP w Szczecinie,

7) Kuhn Teodor, podreferendarz k. p. z DOKP w Szczecinie,

8) Jankowski Wincenty, dyżurny ruchu III kl. z DOKP w Szczecinie,

9) Goca Stanisław, strażnik S. O. K. z DOKP w Szczecinie,

10) Stabiński Henryk, kierownik działu z DOKP we Wrocławiu,

**II. Wydalony ze służby.**

Karpowski Julian, podreferendarz k. p. z DOKP w Gdańsku.

Nr K. 1a/51-12/50.

Dyrektor Biura Kadr: **T. Bronowski**

### DZIAŁ SŁUŻBY RUCHU.

## 25

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 14 marca 1950 r. o wydaniu „Instrukcji dla instruktora i starszego instruktora służby ruchu (Nr R. 56)".**

Niniejszym zatwierdza się „Instrukcję dla instruktora i starszego instruktora służby ruchu — (Nr R. 56)", która ukaże się w osobnym wydaniu.

Instrukcja ta wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1950 r.

Nr I. 1c-301/7/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

**Inż. A. Bader.**

### DZIAŁ SŁUŻBY HANDLOWEJ.

## 26

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 19 kwietnia 1950 r. o zatwierdzeniu Dodatku 2 do „Przepisów służbowych o przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na Polskich Kolejach Państwowych — (Nr H. 1)".**

Na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. — Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) zatwierdza się Dodatek 2 do „Przepisów służbowych o przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na Polskich Kolejach Państwowych — (Nr H. 1)" zatwierdzonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 15 grudnia 1948 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 24, poz. 424).

Dodatek ten, zawierający przepisy o przejazdach górników na podstawie uprawnień wynikających z „Karty Górniczej" oraz przepisy o kredytowaniu

przejazdów osób kierowanych do pracy przez urzędy zatrudnienia i ich delegatury na rachunek Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, ukaże się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 1950 r.

Nr II. 2b-131/5/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

**Inż. A. Bader.**

## 27

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 11 kwietnia 1950 r. o zatwierdzeniu Dodatku 3 do „Przepisów służbowych o przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na Polskich Kolejach Państwowych — (Nr H 1)".**

Na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. — Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) zatwierdza się Dodatek 3 do „Przepisów służbowych o przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na Polskich Kolejach Państwowych — (Nr H. 1)", zatwierdzonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 15 grudnia 1948 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 24, poz. 424).

Dodatek ten, zawierający przepisy o przewozie osób w pociągach turystycznych, ukaże się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 1950 r.

Nr II. 2a-4/2/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

**Inż. A. Bader.**

## 28

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 27 kwietnia 1950 r. o zatwierdzeniu Dodatku 4 do „Przepisów służbowych o przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na Polskich Kolejach Państwowych — (Nr H. 1)".**

Na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. — Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) zatwierdza się Dodatek 4 do „Przepisów służbowych o przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na Polskich Kolejach Państwowych — (Nr H. 1)", zatwierdzonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 15 grudnia 1948 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 24, poz. 424).

Dodatek ten, zawierający przepisy o przechowywaniu rowerów za miesięcznymi kwitami na przechowywanie rowerów oraz zmiany i uzupełnienia do wyżej wymienionych „Przepisów służbowych (Nr H. 1)", ukaże się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1950 r.

Nr HOI-31/9/49.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

**Inż. A. Bader.**

## 29

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 12 marca 1950 r. o zatwierdzeniu „Przepisów służbowych dla konduktorów pociągów pasażerskich — (Nr H. 22)".**

Niniejszym zatwierdza się „Przepisy służbowe dla konduktorów pociągów pasażerskich—(Nr H22)", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1950 r.

Równocześnie na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. — Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246), uchyla się moc obowiązującą „Instrukcji dla rewizyjnych konduktorów pociągów pasażerskich" zatwierdzonej rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 16 maja 1931 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 9, poz. 83) wraz z późniejszymi zmianami.

Nr HO VII-46/6/49.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

**Inż. A. Bader.**

### DZIAŁ SŁUŻBY MECHANICZNEJ.

## 30

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 7 kwietnia 1950 r. o zatwierdzeniu „Warunków technicznych dostawy wagonów cystern dla PKP — (Nr M 92)".**

Niniejszym zatwierdza się „Warunki techniczne dostawy wagonów cystern dla PKP — (Nr M 92)", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1950 r.

Nr MB. 503/12/49.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

**Inż. A. Bader.**

## DZIAŁ SŁUŻBY KOLEI DOJAZDOWYCH.

### 31

**Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 13 marca 1950 r. o zmianie „Instrukcji dla maszynisty parowozowego kolei wąskotorowych (Nr W 4)".**

Na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. — Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) zarządza się co następuje:

W § 12 ust. 7 (str. 16) „Instrukcji dla maszynisty parowozowego kolei wąskotorowych — (Nr W. 4)" zatwierdzonej zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 16 maja 1947 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 6, poz. 89) wyraz „prawo" zastępuje się wyrazem „obowiązek".

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1950 r.

Nr VI.-1b-7/3a/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

**Inż. A. Bader.**

## DZIAŁ SŁUŻBY ZDROWIA.

### 32

**Okólnik Służby Zdrowia Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych o ratownictwie w przypadkach zatrucia gazem $SO_2$.**

W związku z zachodzącymi na PKP wypadkami zatrucia gazem $SO_2$ Służba Zdrowia podaje poniżej krótką charakterystykę gazu $SO_2$ oraz wskazówki dotyczące ratownictwa w przypadkach zatrucia tym gazem.

**Własności i zastosowanie gazu $SO_2$.**

Dwutlenek siarki ($SO_2$) jest gazem bezbarwnym o przenikliwej woni. Skrapla się łatwo. Ma duże zastosowanie w przemyśle i technice z powodu własności bielących, odbarwiających i odkażających. Używany jest również w aparatach chłodzących dla uzyskania niskiej temperatury.

W handlu znajduje się w stanie ciekłym w butlach stalowych. Na PKP ma zastosowanie głównie przy dezynsekcji mieszkań, biur i wagonów kolejowych.

**Działanie na organizm.**

Wypadków zatrucia gazem $SO_2$ na ogół nie spotyka się, gdyż jest to gaz działający na górne drogi oddechowe; drażniąc je, wywołuje odruch kaszlowy i zmusza przytomnego człowieka do opuszczenia miejsca, w którym gaz znajduje się w większej koncentracji. Wyjątek stanowią przypadki, gdy ludzie pijani lub nieprzytomni znajdą się w sferze zagazowanej. W tych przypadkach przy wdychaniu gazu występuje silny kaszel, duszność, sinica, osłabienie czynności serca, utrata przytomności i drgawki. Zatrucia przewlekłe spotykane niekiedy u pracowników stykających się częściej z dwutlenkiem siarki, cechują się przewlekłym nieżytem dróg oddechowych, krwiopluciem, zaburzeniami żołądkowo - jelitowymi oraz zaburzeniami przemiany materii.

**Pierwsza pomoc w ostrym zatruciu przed przybyciem lekarza.**

Przede wszystkim należy usunąć zatrutego z pomieszczenia względnie środowiska, w którym znajduje się gaz $SO_2$, udostępnić choremu dopływ świeżego powietrza a w miarę możliwości podawać ostrożnie tlen z domieszką $CO_2$ (5—8%). W braku tlenu stosować sztuczne oddychanie ale ostrożnie ze względu na osłabienie serca (z przerwami). Jeżeli chory nie utracił przytomności, należy podać mu doustnie środek nasercowy: coraminę, stiminol (15—30 kropli) i uspakajający (nalewka Valeriana 15—30 kropli); w cięższych stanach podskórnie zastrzyk kamfory lub coraminy. W każdym przypadku chorego po doraźnych zabiegach należy przewieźć w pozycji leżącej do najbliższego szpitala sporządzając protokół o wypadku zatrucia gazem $SO_2$.

**Zabiegi lekarskie.**

Jak wyżej; ponadto podawanie środków łagodzących kaszel, postawienie baniek, przemycie oczu i jamy ustnej 1%-owym rozczynem dwuwęglanu sodu oraz leczenie zaburzeń żołądkowo - jelitowych i zaburzeń przemiany materii na zasadach ogólnych.

W przypadku śmierci zatrutego dwutlenkiem siarki wykrycie tego gazu w tkankach na drodze analizy sekcyjnej jest niemożliwe, natomiast można wykryć wtedy w tkankach jedynie obecność śladów kwasu siarkowego.

Nr VII. 2a-25/26/49.

Dyrektor Służby Zdrowia: **Dr St. Makowski.**

Adres Redakcji: Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych — Warszawa — ul. Chałubińskiego 4, Biuro Prawne. Telefon wewn. DGKP Nr 54-72.

Adres Administracji: Administracja Wydawnictw DGKP — Warszawa — ul. Chałubińskiego 4.

Konto czek. PKO Nr I-658. Tel. wewn. DGKP 337.

Warunki prenumeraty: kwartalnie 300 zł, półrocznie 500 zł, rocznie 800 zł. Cena pojedyńczego numeru zł 30.— Do nabycia w Administracji Wydawnictw i Składnicach Taryfowych DOKP.

Druk. Zakłady Graf. PKP w Warszawie. Nakład 9.800 Zam. nr 365, wykonano 27.V.50 B–114618